MOTOR

Medlemsblad for
Dansk Automobilklub

Medlemsblad for
Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark
(Syndikat for Motor- og Automobil-Industri)

ORGAN FOR DANSK MOTOR-INDUSTRI OG -HANDEL

Abonnement, **1 Kr. 25 Øre pr. Kvartal** (inkl. Postpenge), tegnes i Boghandelen, paa ethvert Postkontor og i Ekspeditionen **Westend 11. København V.** Telefon Vester 312 x.

Udgivet af et Interessentskab
Redaktør: Cand. polyt., Ingeniør **F. Schmitto**

Enkelte Numre 20 Øre
Redaktion: **Westend 11. Kbhvn. V.** Telefon Vester 312 x.

Nr. 27. **Lørdag den 27. Oktober 1906.** **1. Aargang.**

Dansk Automobilklub.

Sekretariat: **„Ferrum", Raadhuspladsen, København K.**

Kontingent: 20 Kr. aarlig, Indskud: 5 Kr.

Bestyrelse: Premierløjtnant, Greve *E. Knuth*, Formand; Kgl. Hof-Bogtrykker *Fr. Bagge,* Næstformand; Grosserer *Holger Hassel,* Kasserer og Sekretær; Lehnsgreve *Ahlefeldt-Laurvigen;* Direktør *Axel Hansen;* Grosserer *A. C. Illum.*

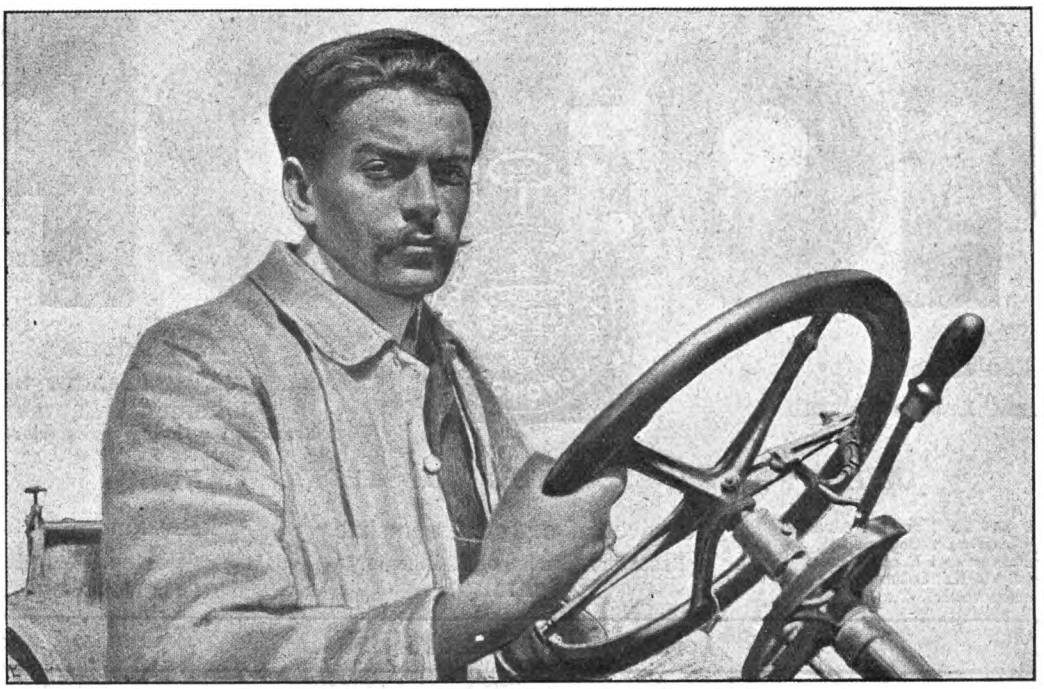
Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark.

(Syndikat for Motor- og Automobilindustri).

Sekretariat: **Westend 11, København V.**

Kontingent 25 Kr. aarlig, Indskud 25 Kr.

Bestyrelse: Kaptajn *H. Block,* Formand; Grosserer *Paul Christensen,* Næstformand; Grosserer *T. T. Nielsen,* Kasserer; Grosserer *Carl Joh. Janssen,* Sekretær; Grosserer *Holger Hassel;* Direktør *Vilh. Hansen;* Direktør *H. Prins.*



Wagner, som vandt dette Aars Vanderbilt Løb.

Vanderbilt Pokalen.

Darracq vinder for anden Gang Løbet.

(Efter Allg. Aut.-Zeit.)

Det tredje Vanderbilt-Løb er atter end med en Sejr for den franske Industri.

Tre Aar i Træk har Frankrig altsaa staaet som Nummer ét i det Løb, som paa en Maade kan kaldes Nutidens Gordon-Bennett Løb. Regner man endnu dertil, at ogsaa de to sidste Gordon-Bennett Løb ere vunde af Franskmænd, saa er det vel derved bevist paa den mest eklatante Maade, hvor stor en Fordel den franske Automobilindustri har høstet deraf, at Automobilismen tidligt kom til Skel og Ret i Frankrig og blev understøttet af en frisindet Lovgivning.

Hvor ynkeligt tager ikke, i Sammenligning hermed, den amerikanske Automobilindustri sig ud, den, til hvis Gavn og Fremme Vanderbilt-Løbet er sat i Scene. — I de ubegrænsede Muligheders Land har man forholdsvis sent helliget Automobilet sin Opmærksomhed; og da Amerikas daarlige Veje ikke egner sig for de store Hastigheder, indskrænkede Fabrikanterne sig i Førstningen til at bygge smaa Vogne, som udelukkende vare bestemte til Brug i Byerne og disses nærmeste Omegn. Amerikanerne søger imidlertid i den senere Tid ogsaa paa Automobilfabrikationens Omraade at holde Skridt med den gamle Verdens Nationer.

Skridt for Skridt tilkæmper de sig Terræn, men indtil nu bliver de dog stadigvæk „handicap'ede". I dette Aars Vanderbilt-Løb er der alligevel Fremgang at spore; den første Amerikaner, som opgav, gjorde det først efter den sjette Runde, det er dog alligevel noget. Derimod kan man denne Gang ikke finde en eneste amerikansk Vogn, som har kunnet naa op til at klassificere sig.

Som det altid gaar ved de amerikanske Væddeløb, var det umuligt at holde Publikum i Tømme, og alle Forsøg paa at spærre Banen af var forgæves. Den amerikanske Hob vilde have sin Sensation, den vilde se Blodet flyde, og da Automobilførerne ikke gjorde dem den Fornøjelse at slaa sig ihjel, saa ofrede Hoben nogle af sin egen Midte, som formeligt kastede sig ind under Væddeløbsuhyrernes Hjul. Saaledes forefaldt der mange alvorlige Ulykkestilfælde, hvorom vi senere skal berette. Følgen deraf er, at næste Aars Vanderbilt-

Løb temmelig sikkert ikke vil finde Sted i Amerika. Men Vanderbilt-Løbet er ikke et Løb for Evropa. Amerika for Amerikanerne, de amerikanske Væddeløb dito!

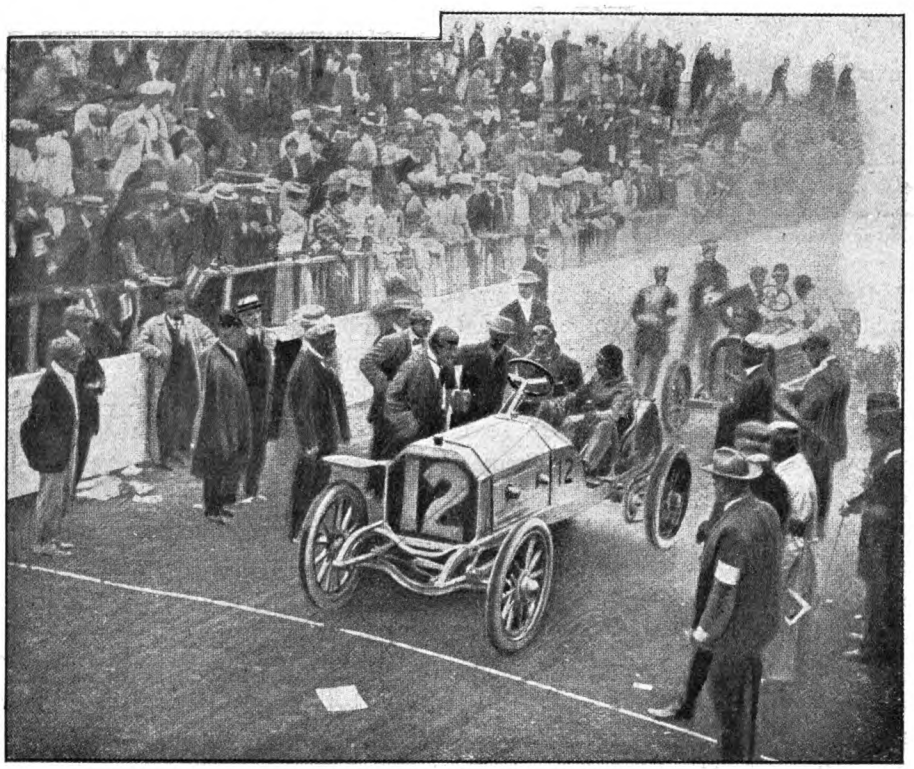
* * *

Væddeløbs-Strækningen var bleven gjort noget længere i Aar end sidste Aar. Een Omgang maalte 47,$_8$ Kilometer. Strækningen skulde køres 10 Gange, saaledes at Løbets samlede Længde var 478 Kilometer.

Starten fandt Sted Kl. 6$^1/_2$ om Morgenen, med et Tidsrum mellem hver af Deltagerne paa 1 Minut. Af 18 Deltagere, som havde meldt sig til Konkurrencen, startede de 17. Deltagerne vare ganske vist nummererede indtil 19, men det skriver sig derfra, at man af Overtro ikke vilde give nogen af Deltagerne Nummer 13.

Her er en Liste over Deltagerne, i den Rækkefølge de startede:

1. Le Blon (Thomas) Amerika.
2. Heath (Panhard & Lavassor) Frankrig.
3. Jenatzy (Mercedes) Tyskland.
4. Lancia (Fiat) Italien.
5. Lawell (Frayer Miller) Amerika.
6. F. Schephard (Hotchkiss) Frankrig.
7. Luytgen (Mercedes) Tyskland.
8. Nazaro (Fiat) Italien.
9. Tracy (Locomobile) Amerika.
10. Wagner (Darracq) Frankrig.
11. Cagno (Itala) Italien.
12. Harding (Haynes) Amerika.
14. A. Clément (Bayard-Clément) Frankrig.
15. Weilschott (Fiat).
16. Christie (Christie) Amerika.
17. Duray (de Dietrich) Frankrig.
18. Fabry (Itala) Italien.

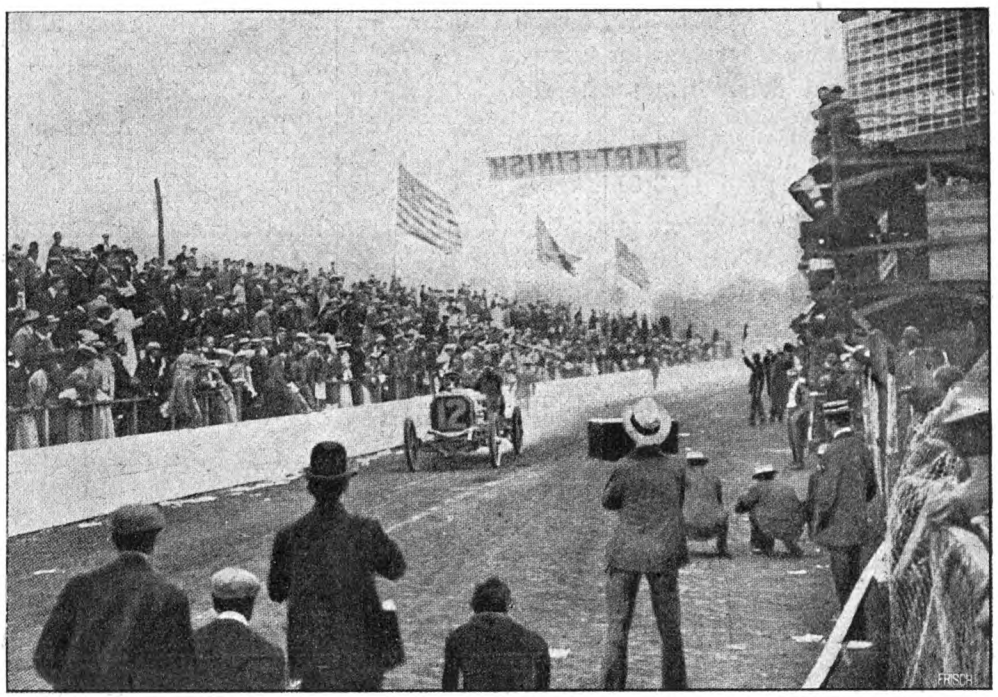


Tracy paa Locomobile

Wagner gik med sin Darracq-Vogn straks frem i Spidsen, han kørte den første Runde i 28 Min. 26 Sek. Jenatzy er Nr. 2 med 30 Min. 02 Sek. Duray er Nr. 3, Italieneren Lancia Nr. 4.

Wagner holder under hele Løbet sin Plads som Nummer 1; han „gallopperer" i Spidsen for det hele, det er kun bag ved ham, at Forskydningerne foregaa.

I anden Omgang er Jenatzy bleven fortrængt fra sin Plads Duray og Lancia. Duray placerede sig som Nummer 2 med 59 Min. 00 Sek., Lancia Nummer 3 med 1 Time 00 Min. 01 Sek., Jenatzy Nummer 4 med 1 Time 00 Min. 18 Sek. Som man ser, drejer det hele sig kun om faa Sekunder.



Start- og Opløbsstedet. Øverst til højre den Tavle, hvor Resultaterne blev bekendtgjorte.

I tredje Omgang er Duray Nummer 2, Lancia Nummer 3 og Jenatzy Nummer 4.

I fjerde Omgang indtræffer en Forskydning som er ugunstig for Duray. Lancia naar Pladsen som Nummer 2. Jenatzy er igen naaet frem til Tredjepladsen. Fjerdemand er Duray; efter ham kommer Albert Clément.

Femte Omgang: Duray forbedrer sine Chancer. Wagner er endnu bestandig Nummer 1, og Lancia Nummer 2, men Duray er igen tredje og Jenatzy falder tilbage paa Fjerdepladsen. Clément er, som før Nummer 5.

Sjette Omgang: Stillingen uforandret.

I syvende Omgang kommer Duray endnu mere fremad; han fortrænger Lancia og er nu Nummer 2. Lancia maa tage til Takke med Tredjepladsen. Jenatzy er Nummer 4, Clément Nummer 5.

Ottende Omgang: Kampen om Andenpladsen imellem Duray og Lancia er atter denne Gang afgjort til Gunst for Duray. Jenatzy hævder sin Fjerdeplads foran Clément.

I den næstsidste Omgang, hvor alt nærmer sig sin Afgørelse, er Wagner Nummer 1, Lancia Nummer 2, Duray tredje, Jenatzy fjerde og Clément femte.

I den tiende Omgang holder Stillingen sig uforandret for de tre førstes Vedkommende. Derimod lykkes det Clément at vinde et lille Forspring for Jenatzy og saaledes henvise denne til Femtepladsen.

Alle de øvrige havde opgivet. Som den første opgav Amerikaneren Lawell, allerede ved tredje Omgang.

Slutningsresultatet ser saaledes ud:

1. Wagner (Darracq) Frankrig	4	Tim.	50	Min.	10	Sek.
2. Lancia (Fiat) Italien	4	„	53	„	28	„
3. Duray (de Dietrich) Frankrig	4	„	53	„	44	„
4. Clément (Bayard-Clement) Frankrig	5	„	01	„	59	„
5. Jenatzy (Mercedes) Tyskland	5	„	04	„	38	„

Som man ser, har alle Konkurrenterne været tæt ind paa Livet af hinanden. Nummer 2, Lancia, var kun 3 Min. 18 Sek. bagefter Sejrherren; Duray var kun 16 Sekunder bagefter Lancia; Nummer 4 og 5 havde ogsaa meget fine Tider.

Jenatzy, „den røde Djævel“ var saaledes kun 14 Min. 28 Sek. bagefter Nummer 1.

I Placeringen befinder Frankrig sig paa første, tredje og fjerde Plads; Italien paa anden og Tyskland paa femte.

Ordnet efter Firmaer, er Stillingen som følger:

	Startet		Ankommen	Plads.
Darracq	1	Vogn	1	1
Fiat	3	-	1	2
Dietrich	1		1	3
Bayard	1		1	4
Mercedes	2		1	5
Thomas	1	-	0	0
Frayer-Miller	1		0	0
Hotchkiss	1		0	0
Itala	2		0	0
Haynes	1		0	0
Christie	1		0	0

Næste Tabel viser, hvorledes Konkurrenternes Antal efterhaanden smeltede sammen:

1.	Omgang	17	Deltagere.
2.	„	16	„
3.	„	16	„
4.	„	15	„
5.	„	15	„
6.	„	14	„
7.	„	12	„
8.	„	7	„
9.	„	5	„
10.	„	5	„

Forholdet imellem Antallet paa de Vogne, som startede, og de som fuldførte Løbet, viser sig altsaa at være meget ugunstigt. Man maa imidlertid betænke, at der mellem de Startende befandt sig 5 amerikanske Vogne, som lige fra Begyndelsen af kun havde yderst ringe Udsigt til at fuldføre Løbet.

* * *

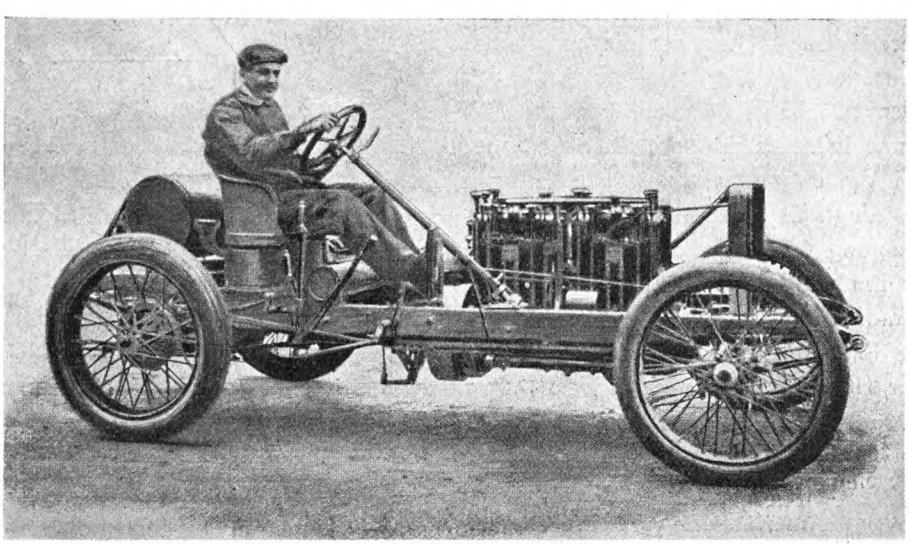
En telegrafisk Beretning til Pariserudgaven af „New York Herald“ giver følgende Skildring af Løbet:

En halv Time før Starten, altsaa Kl. 6, ankom den første Vogn til den store Tribune ved Westbury. Et stort Tretal var malet paa Køleren. Det var Jenatzy's Mercedes. Derefter ankom i hurtig Rækkefølge Heaths Panhard, Shephards Hotchkiss, og alle de andre, som om lidt skulde begynde en Kamp paa Liv og Død. Vognstyrere og Mekanikere klatrede ud af Vognene for endnu at strække deres Lemmer en sidste Gang, før Løbet begyndte, og for at sludre lidt med Venner og Bekendte. En let Taage laa hen over Vejen, paa enkelte Steder var den endnu tæt og uigennemtrængelig, og Klokken var $6_{,15}$, da Le Blon paa „Thomas“ fik sit „Go!“ Maskinen skød frem over Maallinien med en Larm som fra en Mitrailleuse.

I Mellemrum af et Minut fulgte de øvrige, hilste af Mængdens Bifalds- og Hurraraab.

Lancia, hvis storartede Kørsel fra sidste Aar endnu var i frisk Minde, blev hilst med en vældig Ovation, da han startede. Tracy, Sejrherren fra de amerikanske Udskilningsløb, ligeledes.

Næppe et Kvarter efter at Fabrys Itala-Vogn var startet, hørtes Raabet: „Der kommer en Vogn!“ og som et Lyn fór et eller andet ubestemt „Noget“ forbi Tribunen. Det var Jenatzy, som havde indhentet Le Blon og Hearth, hans Tid var 30 Min. og 2 Sek. Wagner havde med sin Darracq slaaet denne Tid med mere end $1^1/_2$ Minut. Le Blon havde i Kurven ved Westbury tabt en Luftring. Weilschotts Automobil blev alvorligt beskadiget ved



Wagner, Sejrherren i Vanderbilt Løbet, paa sin 100 HK Darracq.

Manhassan Hill. Han sprængte en Bolt i Styremekanismen, kørte ind i et Hegn og væltede. Tracy havde brugt 38 Min. 46 Sek. til den første Omgang. Han holdt ved den store Tribune og beklagede sig over, at Tilskuerne gjorde Vejen usikker.

Jenatzys Tid for de to første Omgange var 60 Min. 18 Sek., Wagners kun 56 Min. 22 Sek. Darracq-Vognen indhentede den ene efter den anden af sine Konkurrenter med den regelmæssige, vældige Fart, den havde paa. Tracy havde Uheld med sine Luftringe. Publikum blev stærkt irriteret ved Efterretningen herom.

Hvergang et Automobil passerede den store Tribune hørtes høje Bifaldsraab; først enkeltvis, derefter blev de stærkere og stærkere, naaede deres Højdepunkt og døde efterhaanden bort, naar Vognen var forbi.

Publikum viste kun Interesse for „de store" i Løbet og brød sig slet ikke om de andre. I Spidsen var nu Wagner, Lancia, Jenatzy og Duray — netop Repræsentanterne for de tre Lande, mellem hvilken Sejren kæmpedes.

Brusende Hurraraab hilste hver Vognstyrer, som fløj igennem Tribunen, og særligt da en Gang Nazaro, Heath, Cagno og Luytgen susede forbi lige efter hinanden, kendte Jubelen ingen Grænser.

Ogsaa den tredie Omgang fandt Wagner i Spidsen, Luytgens Mercedes havde en Defekt ved Mineola.

En let Regn begyndte at falde, og Paraplyerne kom frem overalt; men ingen tænkte paa at forlade Pladsen for det interessante Skuespil.

I fjerde Omgang vandt Wagner mere og mere Terræn. Lancia var Nr. 2, kun 19 Sekunder foran Jenatzy, som kørte denne Omgang paa en rent ud glimrende Maade.

Fra Fordelen af hans Automobil hen til Baghjulene løb lange Læderbaand som Stænkskærme; disse flagrede i Vinden under det stærke Lufttryk og bragte hans Vogn til at ligne en uhyre Fugl.

I femte Omgang lagde Lancia sig i Selen og tog 4 Minutter ind paa Wagner; denne var ganske vist endnu Nummer 1, men havde kun 50 Sekunders Forspring for sin frygtelige Konkurrent, og endnu var over Halvdelen af Løbet tilbage.

Den amerikanske Frayer-Miller-Vogn, som var den stærkeste af de amerikanske Vogne, havde maattet opgive paa Grund af stadigt indtrædende Defekter. De øvrige Amerikanere vare overhovedet slet ikke med i Løbet, og kun Tracy kunde paa en Maade redde sit Lands Ære, idet han kørte Omgangen paa 26 Min. 21 Sek. og saaledes havde den hurtigste Omgang, der blev kørt den Dag.

I sjette Omgang satte Wagner Farten op og tog 6 Minutter fra sine Konkurrenter. Med samme usvækkede Fart kørte han den syvende Omgang. I den ottende Omgang tabte han et Minut til Lancia, men vandt det ind igen i den niende, og begyndte den tiende Omgang med et Forspring af 6 Minutter og 16 Sek. for Lancia. Tilskuernes Spænding var uhyre.

Pludseligt kom der Efterretning om, at Wagner var kørt fast i en Kurve ved Bulls Head. Efterretningen bekræftedes hurtigt, og Darracq's Venner gjorde bedrøvede Ansigter. Minutter gik. Saa hævede fjerne Raab sig, og medens Spændingen var steget til det højeste, gik Lancia gennem Maalet.

Wagner havde endnu kun 6 Minutter, hvis han skulde vinde.

En dyb Stilhed fulgte. Man stod paa Taaspidserne og saa ud over Banen. En Vogn fløj igennem Maalet, og endnu en, men det var ikke Wagner. Saa kom han endelig susende og fløj med tre Minutters Forspring ind gennem Maalet.

Wagner havde altsaa, til Trods for det saa at sige i sidste Minut indtrædende Uheld vundet Løbet for Firmaet Darracq, ligesom Hemery havde gjort det Aaret i Forvejen paa det samme Mærke.

Saaledes afgjordes det tredie Wanderbilt-Løb; det tredie og maaske det sidste; thi de Ulykkestilfælde, som indtraf paa Grund af Tilskuernes Mangel paa Disciplin, bevirker, at det vil blive højst usandsynligt, at Tilladelse for Afholdelse af et Løb i 1907 paa amerikansk Grund kan opnaas.

Stoewer-Vognene paa Berliner-Udstillingen.

Som det meddeles os vil Stoewer-Vognene, der overalt er anerkendt som absolut første Klasses Præcisions-Arbejde, blive meget righoldigt repræsenteret paa den tilstundende Berliner-Udstilling. Firmaets Udstilling vil omfatte ikke alene nye Modeller af Turistvogne og Drosker, men tillige nye Omnibusser og Lastvogne. Turistvognene og Droskerne vil blive udstillede i den store Midterhal II, medens Omnibusserne og Lastvogne faar Plads i Sideteltene.

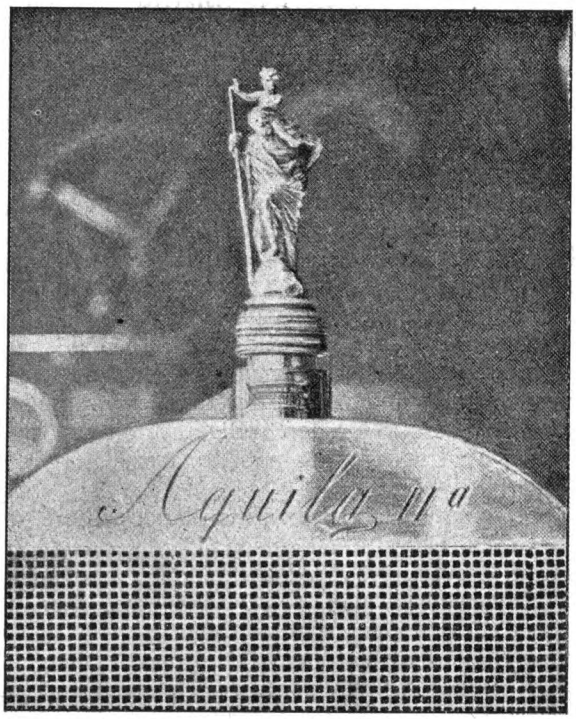
Da Firmaet Gebr. Stoewer i Stettin nyder umindeligt Ry for deres udmærkede Automobiler, er der næppe Tvivl om, at de ogsaa paa Berliner-Udstillingen i Aar vil høste store Resultater.

Dronning Margeritas Itala-Vogn.

Vi læser i New-York Heralds Pariser-Udgave:

Enkedronningen af Italien benyttede til sin sidste Rejse fra Orleans til Paris en 50 HK. Itala-Automobil. En Reporter fra New-York Herald besaa Automobilet i Garagen „Paris-Automobile". Dronningens Chauffør, Signor Ettore Chariolata, fortalte at Rejsen fra Turin havde været yderst behagelig, uden et eneste Uheld. Selv Luftringene havde, trods den stærke Fart og de for en stor Del daarlige Veje, holdt storartet. Rejsen var gaaet over Brianco Chambery og Grenoble, tilsammen over 2000 Km. Maskinen er en af de kurante 50 HK. Itala-Modeller med 3-dobbelt Phaeton og Tag, og vejer over 2800 Kg. i kørefærdig Stand. Vognen har Kardan-overføring, og trods de mange Indvendinger, der er blevet rejst imod Anvendelse af dette Kraftoverførings-System ved svære Vogne, har dette vist sig at funktionere til fuld Tilfredshed. Col des Lautarets, et af Evropas stejleste Passer, blev for Størstedelen taget paa tredje Hastighed. Køreturen indtil Grand Chartruse blev taget anden Kørehastighed.

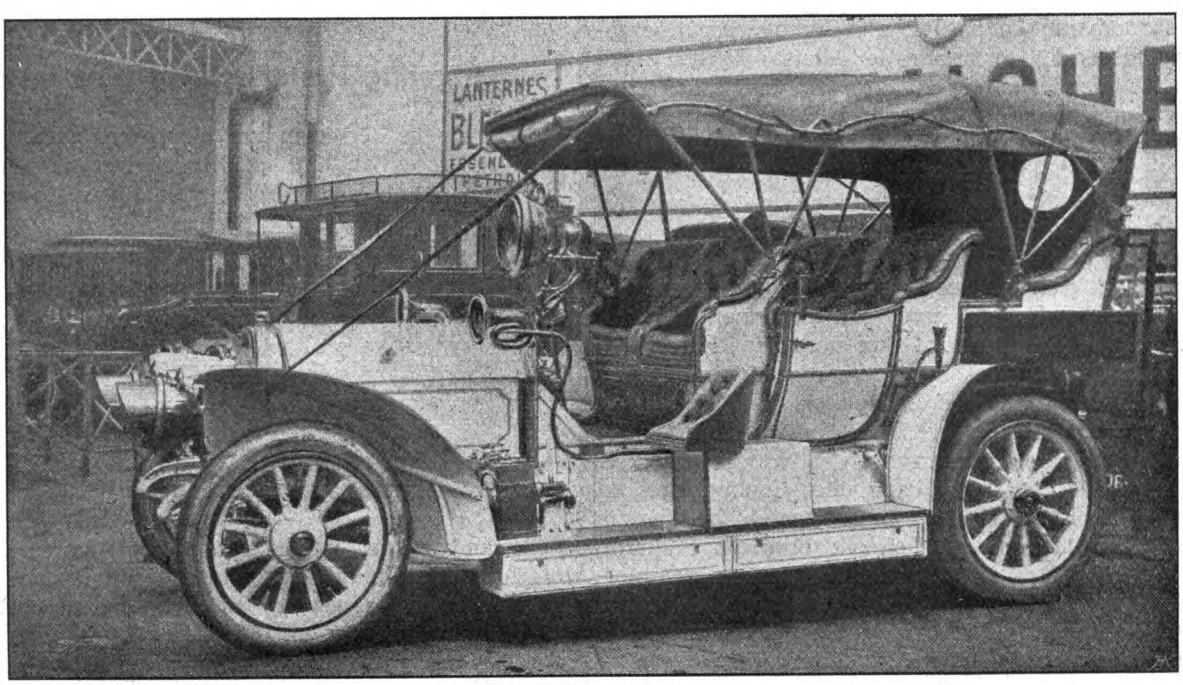
Vognen medførte 7 Personer og en Mængde Bagage. Inden i Vognen, lige overfor Dronningens Plads, er anbragt en Sølvstatue af den hellige Christophorus, Automobilisternes Skytshelgen.



Sølvstatuetten af den hellige Christophorus.

Fra Paris vil Rejsen gaa videre gennem Holland og Tyskland.

Dronning Margeritas Vogn hedder Aquila II. Vi bringer 2 Fotografier, et af Vognen, og af den hellige Christophorus' Statue, som for bedre at kunne blive fotograferet, er bleven stillet op paa Køleren.



Dronning Margeritas Rejse-Automobil.

Automobilhadet.

Det er ikke alene herhjemme, man hader og forfølger Automobilet, men ogsaa i andre Lande har Motorvognen sine Fjender, og hvad mere er, det synes som om et hemmeligt Baand sammenslynger disse Fjender i alle Verdens Lande. Det tyske Tidskrift „Verden paa Rejser" skriver herover omtrent følgende:

Automobilet er nu længe nok, ja, i Sandhed altfor længe blevet miskendt og forhaanet, nu er Tidspunktet kommet til med al Energi og med al den krænkede Retsfølelses berettigede Forargelse at sætte en Stopper for den idelige Forfølgelse og det brutale Had, som Automobilfjenderne lægger for Dagen!

De smaa Stiklerier har man ladet passere, fordi de nu en Gang hører med til enhver Nyhed og især til ethvert nyt Transportmiddel; man stiklede paa Dampskibene som paa Jernbanerne, man haanede Cyclerne i deres første Dage, og selv de elektriske Sporvogne har man ikke sparet. Disse Stiklerier hævner sig selv paa deres Ophavsmænd, som hurtigt nok har maattet skamme sig over deres Mangel paa Forudseenhed, og de har desuden den praktiske Fordel at anspore Fabrikanterne til at fuldkommengøre deres Produkter, og Brugerne til at benytte dem med den yderste Forsigtighed. Men med Tiden er disse Drillerier udartede til Raaheder; paa Landevejen er Automobilsten ikke mere sikker for et voldeligt Overfald, og i Rigsdagen maa han høre Forslag fremsatte om at give Polltiet Tilladelse til at skyde paa Automobilerne.

Et Vittighedsblad har fornylig i et Skæmtevers gjort opmærksom paa en alvorlig og meget sørgelig Omstændighed: Naar der ellers i Verden hænder et Menneske en Ulykke, kan han altid regne paa den største Medlidenhed og Deltagelse fra sine Medmennesker; men er han Offer for Automobiluheld, saa følges Spot og Skade ad. Maaske vil man indvende, at Automobilet virkelig anretter mange Ulykker og Skader paa Landevejen; men hertil maa svares, at alt, hvad vi Mennesker foretager os, er forbundet med Fare; hvad enten vi arbejder i en Fabrik, kører paa Jernbanen eller blot gaar os en Spadseretur — er vort Liv i Fare. Men naar der netop tales hyppigere om Automobilulykker end om alle andre Ulykker, beviser det slet ikke, at de er hyppigere, men kun at de er nyere og derfor mere „interessante" end andre Ulykker.

Naar der f. Eks. i Paris eller London sker en almindelig Kørselsulykke, tager Bladene herhjemme ikke Spor af Notits af det, end ikke om Følgerne er alvorlige; thi saadant hænder dagligt, og interesserer ikke mere. Men, naar et Automobil nede i Tyrkiet kører i Grøften, og Chaufføren taber sin Hat, telegraferes det hele Verden rundt.

Det kan selvfølgelig ikke nægtes, at Letsindighed, Ubetænksomhed og Dumhed ogsaa kan forvolde Skade i Automobilismen; det kan ikke bestrides, at Hensynsløshed, Rekordmani og Udygtighed har anrettet Ulykker nok; det er der ingen der beklager dybere og ivrigere bestræber sig for at modvirke end netop de, der bruger Automobilet i det praktiske Livs Tjeneste; men i hvilket Land findes ikke braadne Kar?

Nej, det er ikke blot Vreden over de nu og da anrettede Ulykker, elller Frygten for de Ulykker, som muligvis engang i Fremtiden kan hænde, der har fortættet sig til Skadefryd og Fjendlighed imod Automobilerne. I det Had og den Frygt, som mangen god Borger nærer mod Automobilet, stikker en god Del lav og hæslig Misundelse. Man har engang faaet den forkerte Opfattelse, at Automobilet er Kendetegnet paa overdaadig Rigdom, saa at sige et Tilbehør til „Millionæren," — men hvor barnlig er dog ikke denne Opfattelse!! Automobilet, som er i Færd med at udvikle sig til det mest ideale Transportmiddel, med engang for alle at gøre Ende paa Dyrplageriet, at frigøre os for de kedsommelige Togplaner og i Sandhed at gøre os Verden underdanig, Automobilet skaber tilmed en ny Industri, det brødføder allerede nu Hundredetusinder af Mennesker, og er langt snarere et nyt og nyttigt Middel til at fordele opsamlede Rigdomme ved at give Arbejde til Masser af Mennesker og fremme Samfærdsel og Handel.

Om ganske faa Aar vil man skamme sig over engang, blindet af taabelige Fordomme, at have hadet Automobilerne. Men allerede nu er det Tid, og det paa højeste Tid, at paakalde Retfærdighedsfølelsen til Kamp mod det Gærde af Had og Frygt, som forgæves søger at dæmme op for Fremtidens Køretøj.

Den gamle Historie, som gaar igen.

En Englænder, som var blevet ked af alt dette Skriveri imod Automobilet, har begivet sig hen paa det britiske Musæum for at gennemse de samme Steds opbevarede, gamle Aviser.

Han har deri fundet, at der ogsaa i de længst forsvundne Dage, i Postkuskenes Tid, gaves et „Støvspørgsmaal", samt at den gamle, dagligt udkommende Avis, „Post boy" var fyldt med Klager over den uforsvarlige Fart — — Postkuskene kørte med, samt over de Masser af Støv, de rejste.

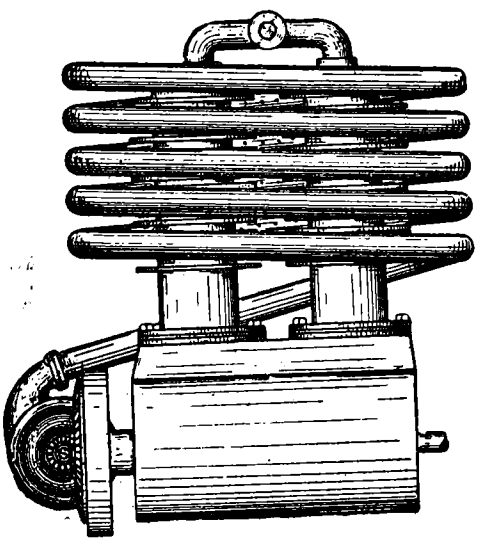
Brandvæsensautomobiler.

Brandvæsenet i Wien gaar for Alvor i Gang med at „automobilisere" sin Bedrift. I den nærmeste Fremtid tages tre Brandvæsensautomobiler, to Slangevogne og en Sprøjte, i Brug. Samtidig oprettes der en Automobil-Brandvagtsstation i Simmering, en Forstad til Wien.

En ny Køleanordning for Eksplosionsmotorer.

Eksplosionsmotorens Cylindrer fordrer, hvilket er en naturnødvendig Følge af hele denne Motors Art og Virkemaade, en intensiv Køling for at kunne udvikle sin normale Kraft.

Vandafkøling er for Øjeblikket det eneste salig-



Ing. Frölichs Luftkøleapparat.

gørende, men der arbejdes stadig paa at finde en lige saa virksom, men mindre kompliceret Kølemaade.

Hidtil er det kun lykkedes at fremskaffe et virkeligt godt Resultat med luftkølede Automobilmotorer, naar det drejede sig om forholdsvis smaa Motorer; men nu har en Hr. O. Frölich konstrueret et Luftkølingsapparat, som med Held er bleven anvendt ogsaa ved større Motorer.

For at opnaa saa stor Virkning som muligt, er Cylindrene forsynede med Køleribber paa sædvanlig Vis, samt omsluttede af et Rør, saaledes som vist paa hosstaaende Tegning. Dette Rør er lukket i den ene Ende og er paa den Side, der vender ind imod Motoren, forsynet med en Mængde smaa Huller. Røret staar i Forbindelse med en Højtryksventilator, som ved et Kædetræk staar i Forbindelse med Motoren. Saasnart Motoren bliver sat i Bevægelse, bliver Ventilatoren drejet med rundt og presser Luft ind i Røret; gennem de mange smaa Huller blæser den friske Luft ind overalt paa Cylindrene og frembringer en meget kraftig Afkøling.

Det har ved Forsøg vist sig, at Frölichs Afkølemetode har givet fuldt ud tilfredsstillende Resultater, selv ved større stationære Motorer.

(Tildels efter „Rad-Markt".)

Automobilerne i Frankrig.

Antallet af Motorvogne i Frankrig er i de fem Aar fra 1899 til 1904 vokset med 1396 %. I 1899 fandtes der 1672 Motorvogne, i 1904 var Antallet 25017. Fra 1899 til 1900 var Forøgelsen 216 %, fra 1900 til 1901 2 % og fra 1902 til 1904 174 %. —

Den ringe Tilvækst i Aaret 1900 — 2 % — skyldes det Reglement for Automobilkørslen, som traadte i Kraft i Slutningen af 1899, og som indeholdt flere ubillige Bestemmelser, der straks aabenbarede deres lammende Vikning. Da disse Bestemmelser blev hævede ved nyt Reglement af 1901, fortsatte Automobilismen atter sin rivende Udvikling.

Disse nøgne Tal viser bedre end mange Ord, hvor stor Skade en ufornuftig Lovgivning kan gøre et Lands industrielle og merkantile Velvære.

Den bedste Damp-Vaskemaskine er

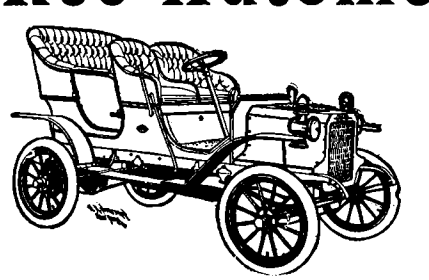
„Hafnia"

som vises i Virksomhed hos Eneforhandlerne:

hver Mandag Kl. 1
Østerbrogade Nr. 6
Chr. Jeppesen,

og hver Tirsdag Kl. 1
Nørrevold Nr. 12 **Semler & Matthiassen.**

Reo Automobiler



8 HK 1 Cylinder
16 HK 2 —

Bedste amerikanske Fabrikat

Generalagenter for Skandinavien:
Simonsen & Nielsen, Bredgade 33

Automobilfabrikkernes Rentabilitet.

Indtil for faa Aar siden betragtede man Automobilerne som Luksusgenstande, og Automobilfabrikkerne som meget skrøbelige Foretagender, kun bestemte til at leve en ganske kort Tid, for derefter at drage alle de, som nærede Tillid til dem, med sig i sin Ruin.

Denne Anskuelse begynder nu saa smaat at forandres; man begynder at ane, at Automobilerne ogsaa kan bruges til andet end til Legetøj, og at Automobilindustrien er i Færd med at blive en af de vigtigste Faktorer i Fremtidens Økonomi. Det sikreste Tegn herpaa er, at udenlandske Automobilfabrikker nu for Alvor giver Overskud.

Foran os ligger Beretning om den engelske Automobilindustri i Aaret 1905. Et Par Data af denne kunde muligvis have Interesse for vore Læsere som Bevis for vor tidligere Paastand.

Et af de ældste, engelske Automobilfirmaer er A. Darracq & Co., Ltd., der arbejder efter Licenser fra den franske Darracq-Fabrik. Den rene Handelsgevinst i det forløbne Aar androg en Sum af Lst. 168.605, hvilket er Lst. 50.000 mere end i Fjor. Kapitalen repræsenterer en Sum af Lst. 375.000, hvoraf omtrent Lst. 137.700 falder paa Bygninger og Maskiner. Med Fradrag af alle Præferencedividender, Afgifter, Skatter etc. fremkommer en Nettogevinst paa Lst. 152.663, hvortil maa lægges Overførelsen fra sidste Aar Lst. 35.510, saa at Aaret giver en samlet Nettogevinst paa ca. Lst. 188.175, hvorover der efter Direktionens Forslag disponeres paa følgende Maade:

Først udbetales en Dividende af 6% til Præferenceaktierne og 20% til de ordinære Aktier, hvortil ialt medgaar Lst. 61.000. Lst. 100.000 henlægges til Reserven og Lst. 27.174 overføres til næste Aar. Af Regnskabet fremgaar det endvidere, at der til Nybyninger er anvendt ikke mindre end Lst. 61.317. —

De øvrige engelske Automobilfabrikker giver ogsaa gode Resultater, om end ikke saa gunstige som Darracq. Daimler-Coventry betaler 6%, Humber 6%, Rover 10%, Argyll 10% o. s. v.

Resultatet er saa meget mere forbavsende, som den engelske Automobilindustri kæmper en meget haard Kamp med Fastlandets Konkurrence. Lige indtil 1896 og delvis endog indtil 1903, stillede man i England, som man nu gør her i Danmark, gennem Lovgivningen ganske urimelige Hindringer op imod Automobilismen. Denne Mangel paa Forudseenhed straffer sig nu i England, saaledes som den ogsaa ganske sikkert om faa Aar vil straffe sig i Danmark, ved et abnormt Forhold mellem Tallene for Eksport og Import.

I Tidsrummet fra 1. Januar 1905 til 30. November s. A. importeredes i England 5379 Motorvogne til en samlet Værdi af Lst. 2.344.302, imod 5167 Motorvogne og Lst. 1.982.483 i samme Tidsrum 1904. Indførelsen af løse Dele androg i 1904 Lst. 322.884 og i 1905 Lst. 818.076, og er altsaa vokset i et Aar med et Beløb af ca. 9.000.000 Kr. Væksten er tilsvarende for Motorcyklernes vedkommende. I de 11 første Maaneder af 1904 indførtes 975 Maskiner til en samlet Værdi af Lst. 30.776. Samme Tidsrum i Aar indførtes 1588 Motorcykler til en samlet Værdi af Lst. 52.138. Indførslen af løse Motorcycledele var i 1904 Lst. 16.377 og i 1905 Lst. 20.817.

I dette Aar eksporterede England 963 Motorvogne til en Værdi af Lst. 331.476 og for Lst. 34.292 Motorcykler.

De samlede Tal stiller sig saaledes

Indførsel	Lst.	3.235.333
Udførsel	Lst.	470.600
Overskud af Indførsel over Udf...	Lst.	2.764.833.

Disse Tal taler saa tydeligt, at vore Rigsdagsmænd ikke behøver at være Nationaløkonomer for at forstaa den Skade, der i Fremtiden vil forvoldes, hvis man nu herhjemme af Barmhjærtighed mod Landmændenes utidige Frygt for bestandig giver Afkald paa enhver Chance for at komme med i den kæmpemæssige Udvikling, som i hele den øvrige civiliserede Verden bliver Automobilerne til Del.

90,000 Automobiler løber for Tiden i de Forenede Stater i Nordamerika. Efter den officielle Regeringsberetning findes der i Øjeblikket 100 Fabrikker, som fremstiller mekaniske Køretøjer. I disse Fabrikker indestaar en Kapital af ca. 80 Mill. Kroner. Produktionen i sidste Aar omfattede 26,600 Motorvogne til en samlet Værdi af ca. 125 Mill. Kroner.

Hvor enormt hurtigt den amerikanske Automobilindustri er blomstret op, fatter man bedst, naar

Faas hos enhver Cyklehandler.

Tegn Abonnement paa
MOTOR
1 Kr. 25 Øre Kvartalet — 20 Øre pr. Nummer

man hører, at den første nogenlunde store, amerikanske Automobilfabrik ikke blev grundlagt før 1901.

Mon vor nuværende Regering virkelig for Alvor mener at kunne undertrykke en Industri, der kan vise tilbage paa saa enestaaende en Udvikling, og som sikkert vilde kunne give Brødet til Tusinder og atter Tusinder af danske Arbejdere?

The Dunlop Pneumatik Tyre Co.*)

har modtaget følgende Telegram fra de store Automobil-Løb paa Øen Man:

„Turist Sejrs-Trofæ vundet med Rolls-Royce paa Dunlop-Ringe."

Dette Løb fandt Sted Torsdagen den 27. September paa Øen Man (beliggende mellem Skotland, England og Irland). Distancen var $161^1/_2$ engelske Mil, og kørtes af Hr. C. S. Rolls paa en *Rolls-Royce* Automobil med *Dunlop*-Ringe, i 4 Timer 6 Min. $^3/_5$ Sek.

Gennemgaaende Hurtighed $39,_4$ Mil i Timen.

Brændselsmaterialet var limitered til 1 Gallon (4 Potter $2^2/_7$ Pægl) for hver 25 Mil, og Vognene maatte bære en Vægt af 1175 eng. Pund, iberegnet Automobilen, Fører, Passagerer og Ballast.

*) Forsinket paa Grund af Pladsmangel.

Følgende Gratulationer er modtagne fra de store Automobil-Løb paa Øen *Man,* og de forskellige Konkurrenter udtale sig som følgende:

Fra Vinderen, Hr. *C. S. Rolls*:
„Gratulerer med *Dunlop-Ringene* paa min 20 HK. *„Rolls-Roy."* Endskøndt kun 20 m/m. Bredde, saa var de næsten ikke mærkede. Gennemgaaende Hurtighed $39^1/_2$ Mil i Timen. Rolls."

Fra Hr. *Lee Guinness:*
„Dunlop-Ringene paa *„Darracq"* gik storartet."

Fra Hr. *G. Brand*:
„Dunlop-Ringene paa *„Clement"* opførte sig storartet."

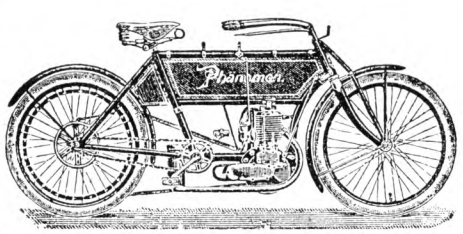
Fra Hr. *Pullinger:*
„Ingen Vanskeligheder med *Dunlop-Ringene* paa min *„Beston-Humber."*

Fra Hr. *L. Contalen:*
„Coventry-Humber," ingen som helst Vanskeligheder med *Dunlop-Ringene,* de opførte sig storartet."

Fra Hr. *Napier:*
„Tre Søm-Punkteringer, ellers opførte Ringene *(Dunlops)* sig udmærket paa min *„Arrol-Johnslon."*

Fra Hr. *Warwich Wright:*
„Dunlop-Ringene paa min *„Minerva"* storartede. Ingen som helst Vanskeligheder."

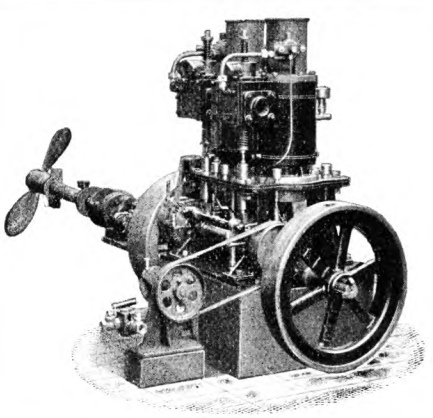
AUTOMOBILASSURANCE
— Billigste Vilkaar. —
Henvendelse til Kaptajn H. Block, „Dansk Automobilselskab", Børsgade 8, Telefon 9879, eller Ingeniør F. Schmitto, Westend 11, Telefon 312 x, Vester.



Vesterbrogade 20 **F. BÜLOW** København B.

PHÄNOMEN-MOTORCYCLER

ANERKENDT BEDSTE FABRIKAT
LAGER AF DÆK OG SLANGER



PETROLEUMSMOTOREN

P. Jørgensens Maskinfabrik **DAN** Bragesgade 10 København L.

Skibs- og Landbrugsmotorer
Bedste og sikreste Drivkraft
Solgt 1400 Stk. i Ind- og Udlandet

MOTOR-BENZIN

i alle Kvaliteter — bedst og billigst hos

A/S Nordisk Benzin-Compagni,

Nørrebrogade 30. — København N. — Telefon 6958. — Statstelefon 20.

WOLVERINE

Baade-Motorer

fra 3 HK. til 200 HK.

Løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftigt med

Petroleum

som med Gasoline.

Elektrisk Tænding

Øjeblikkelig Igangsættelse.

Da Petroleumen bliver perfekt fordampet ere Motorerne **renlige** og **paalidelige**. Alle 4 Takt Motorer fra 12 til 200 HK. ere selvstartende

WOLVERINE MOTOR WORKS

VED **H. JACOBSEN**

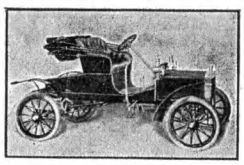
VESTERVOLDGADE 109, KØBENHAVN K.

Telefon Nr. 3877. Telegram-Adr.: „Wolverine".

Sensation!

Fordvogn — 4 staaende Cylindre — c. 15 HK — i høieste Grad driftssikker.

Til 2 Personer.



Ringe Benzinforbrug.

Kr. 2700.

Billigste og bedste Vogn paa Markedet.

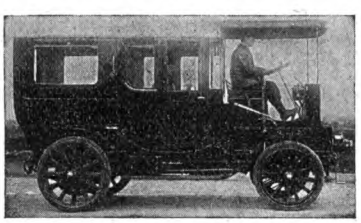
Fabr. Para. 4 Grundtvigs Sidevej. Telf. H. 13.

Dansk Automobilselskab

24 HK.

Turist-Automobil.

12000 Kr.



11 Personer.

Ringe Benzinforbrug.

12000 Kr.

Automobiler til større og mindre Selskaber **udlejes** efter fast Takst. Forskellige Typer. Automobiler anvises til Salg.

Telefon 9879 & 17740 x.

Børsgade 8. — København K.

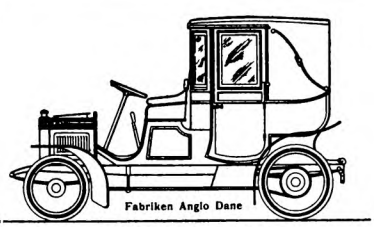
Herved tillader jeg mig at meddele, at jeg har aabnet en Afdeling, forsynet med ganske nye Maskiner for

Vulcanisering

af Flænger og Revner i Dæk og Slanger. Ethvert Dæk, hvor Gummien ikke er sprød, kan rep. og blive udmærket brugbart igen. Enhver Dimens. behandles, lige fra $1^1/_2$—5". Send Deres Dæk og Slanger til mig, og der vil omgaaende blive Dem tilsendt et Brevkort med bestemt Pris paa, hvad Reparationen vil koste.

Helsingørs Automobil-Forretning,

Ingeniør V. Nielsen.



Patent i flere Stater.

Vore Vogne har, foruden den Fordel at være dansk Fabrikat, mange andre: billigste Drift, nem Betjening, manøvrerer bedst, er driftsikre, kræver ingen Fagkundskab. Vi tillader enhver Køber at forsøge om noget Maskineri kan ødelægges ved Fejlgreb. Men vil De opnaa disse Resultater og Fordele, kan De kun benytte Vogne fra

Fabriken „ANGLO DANE",

H. C. Frederiksen & Søn

Roskildevej 39, Kbhvn. F. Telf. Valby Nr. 7.

F. SCHMITTO

Cand. polyt.

Raadgivende Ingeniør for Automobilteknik.

Raad og Vejledning gives ved Indkøb af Vogne, Afbremsning af Motorer og Startning af Automobillinier.

WESTEND 11 — KØBENHAVN V.

Telefon Vester 312 x.